

IV-18

盛岡市における交通渋滞の緩和・解消のための周辺駅の利用について

—新設・紫波中央駅を事例として—

岩手大学	正 員	岩佐 正章
岩手大学	学生員	○梶田 敬仁
岩手大学	学生員	堂前 賢吾

1. はじめに

近年、我が国における道路交通の渋滞は大きな社会問題となっており、盛岡市においてもそれは深刻な問題となっている。ここで、パークアンドライド(P&R)システムを提案し、そしてこれを確立することは交通渋滞対策上重要な意味を持つ。盛岡市の場合、この乗り継ぎ交通機関をバスにするのは道路条件からして難しく、ここでは、それを鉄道とするパークアンドレールライド(P&RR)の方が可能性が高いと考えられる。

2. 研究目的

盛岡市における P&RR システムのイメージを図1に示す。盛岡市における交通路線の現況は、鉄道路線と国道がほぼ平行して東西南北に貫通しており、それぞれ図に示す各駅を結節点とする乗り継ぎシステムを提案し、その可能性を探ることを最終的な目的とする。

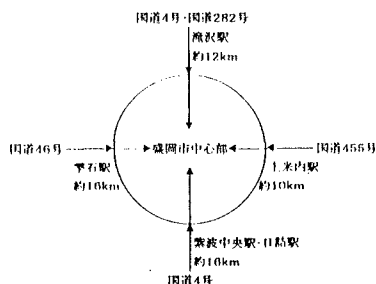


図1. 盛岡市におけるP&RRシステムのイメージ

本研究では、その中の駅の一つである新設・紫波中央駅を対象として、調査・解析を行った。紫波中央駅は、全町的な住民運動や度重なる陳情によって設置される事になった請願駅であり、平成10年3月に開業予定の駅である。駅周辺は郊外型住宅地の整備とともに将来は役場庁舎などの町の中枢機能も移転させる計画であり、P&RRの結節点としてのみならず、地元に対しての役割も大きい駅である。

今回、紫波町全域を対象として住民意識調査を行い、通勤・通学者の行動実態を中心とした鉄道利用の現状を把握するとともに、新駅開業による影響、そして P&RR の可能性を探ることを目的とした。

3. 住民意識調査の結果と考察

(1) 調査の概要

紫波町の住民(高校生以上)を調査対象者とし、郵便調査法によりアンケート調査を行った。調査期間は平成9年12月26日から平成10年1月12日までである。アンケート票は1002通を配布し、有効回収票378通(有効回収率37.7%)であった。

(2) 通勤・通学行動実態と交通手段選択要因

通勤・通学先は、盛岡市内が40.6%、紫波町内が33.8%とこの2町村で74.4%を占め、その他の25.6%は隣接町村である。交通手段は、自動車(運転)が70.1%を占め、鉄道・バス利用は16.6%で、行き先はほとんどが盛岡市内であった。

通勤交通手段を選択する際の要因について、自動車(運転、送迎)を利用するか、それ以外を利用するかの2つを外的基準にして、数量化Ⅱ類を用いて解析した。ここでは、通学者は仕事(業務)上の必要性がないのでサンプルから除外した。結果を表1に示す。

従業地、普段の駅までの交通手段、速達性のレンジが高い値を示し、連絡性(駅の乗り換えの面倒さを示す)、駅での待ち時間の苦痛さ、仕事(業務)上の必要性は低い値となった。このことから、通勤交通手段決定には従業地や所要時間の要因が大きく影響し、乗り換えの面倒さ、苦痛さの影響は小さい。

次に、鉄道利用者のうち普段駅まで徒歩・自転車・バイクで行く人の割合が高いことから、駐車場を整備すれば鉄道への接近性が改善され、鉄道利用が促進されるものと思われる。さらに、仕事

(業務)上の必要性のレンジの低さから、どうしても自動車を利用しなければならない事はなく、その意味からも鉄道利用に転換できる可能性があると言える。

アイテム	レンジ	属性	属性
利用駅までの交通手段	自転車・バイク 自動車(運転) 自動車(送迎) バス・タクシー	2.5087 (1)	0.4311
近く行けるかどうか (津波時)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	1.6576 (2)	0.3228
花巻市	盛岡市内(盛岡) 紫波町内 紫波町内(紫波) その他	1.4837 (3)	0.4910
町内場が確保でき るかどうか(津波時)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	1.3588 (4)	0.3008
町内に移動できる かどうか(津波時)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	1.3135 (5)	0.3273
時間が経たず かどうか(津波時)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	1.3095 (6)	0.3418
利用駅までの距離	1~2km 2~3km 3~4km 4km以上	1.1606 (7)	0.2844
費用が安い かどうか(費用)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	0.9775 (8)	0.3287
乗り換えが楽 かどうか(津波時)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	0.6417 (9)	0.1885
性別	男性 女性	0.5341 (10)	0.7676
公共交通機関の 待ち時間が長 いかどうか(待ち時間の 長さ)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	0.5038 (11)	0.1281
仕事・お稽古 かどうか(お稽古)	考慮している やや考慮している どちらとも考えない あまり考慮していない 考慮していない	0.4383 (12)	0.1238

(3) 紫波中央駅開業に伴う駅勢力圏の変化

①現段階……北上川以西は古館駅・日詰駅のどちらか近いほうを利用しており、矢幅駅・石鳥谷駅も含めてほぼ距離のみが影響している。

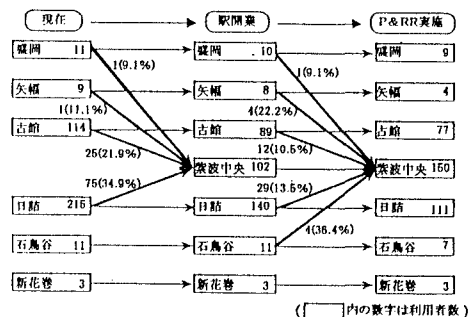
②駅開業後の予測……現段階と同じ傾向が見られ、現在利用駅より紫波中央駅の方が近い地域で転換が見られる。しかし、まだ意識調査の段階であるせいか、はっきりとした境界は見られない。

③P&RR 実施後の予測……紫波中央駅利用地域は町内全域に広がる。ここで、利用駅を転換した人は P&RR 利用者のみと考えられる。

(4) 紫波中央駅の利用について

現在の利用駅から紫波中央駅への利用転換の意向を、駅が開業した時点と P&RR を実施した場合について、晴天時・雨天時・降雪時・凍結時の 4 つの天候パターンについて質問した。晴天時の場

合を、図 2 に示す。



その結果、各天候パターンとも大きな違いは見られず、おおそ似た結果となった。4 つの天候パターンを平均すると、紫波中央駅への転換率は駅開業時が 29.7%、P&RR 実施時が 11.0% となり、合計 40.7% となる。駅別では、駅開業時は、隣接する古館駅 (21.3%)・日詰駅 (37.9%) からの転換が目立つ。P&RR 実施時になると、矢幅駅・石鳥谷駅からの転換が多く見られ転換の分布が町全域に広がっているといえる。

次に、紫波中央駅を利用するか否かを外的基準にして、数量化Ⅱ類による要因分析を行った。この結果からも上記の傾向と同様に、P&RR 実施時になると既存駅に近い人も紫波中央駅へ転換する傾向が見られた。

4. まとめ

今回の調査の結果、紫波中央駅の P&RR 実施時に利用の潜在的な需要が確認され、その場合 P&RR の影響は町全域に及ぶ事が分かった。現在の古館駅・日詰駅は路線バスなどの接続が悪くそれが鉄道利用に対してネックとなっている。そこで紫波中央駅は、それらの駅のマイナス点を補う上でも、また、紫波町のほぼ中心に位置している事から町の玄関口として整備するためにも、P&RR を含めたアクセス・イグレス機能を充実させる事は、将来の紫波中央駅の位置付けを左右する重要な課題である。

今回の研究は、盛岡市における P&RR 構想のうち紫波町(紫波中央駅)を対象として行ったが、今後は盛岡市の渋滞対策として機能させるためにも、自動車・駐車場・鉄道・バスなどの P&RR システムの要素を結びつけて総合的に検討する事が必要と思われる。